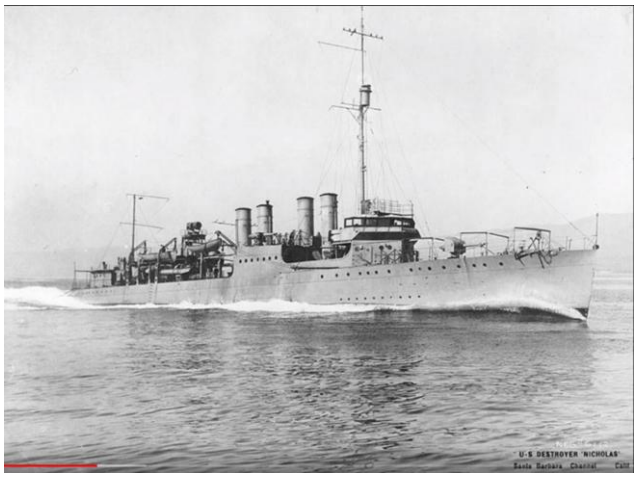
Das Honda Point Desaster

Die Schiffskatastrophe bei Honda Point im Jahr 1923 war der größte Schiffsverlust der US Navy in Friedenszeiten. Am Morgen des 8. September 1923 hatte das 11. Zerstörergeschwader den Befehl erhalten, eine



Übungsfahrt von San Francisco nach Süden zu unternehmen. Bei den 14 Schiffen des Geschwaders handelte es sich um Zerstörer der Clemson-Klasse, sog. 4-Schornstein-Zerstörer. Sie waren kurz nach Ende des Ersten Weltkriegs in Dienst gestellt worden.

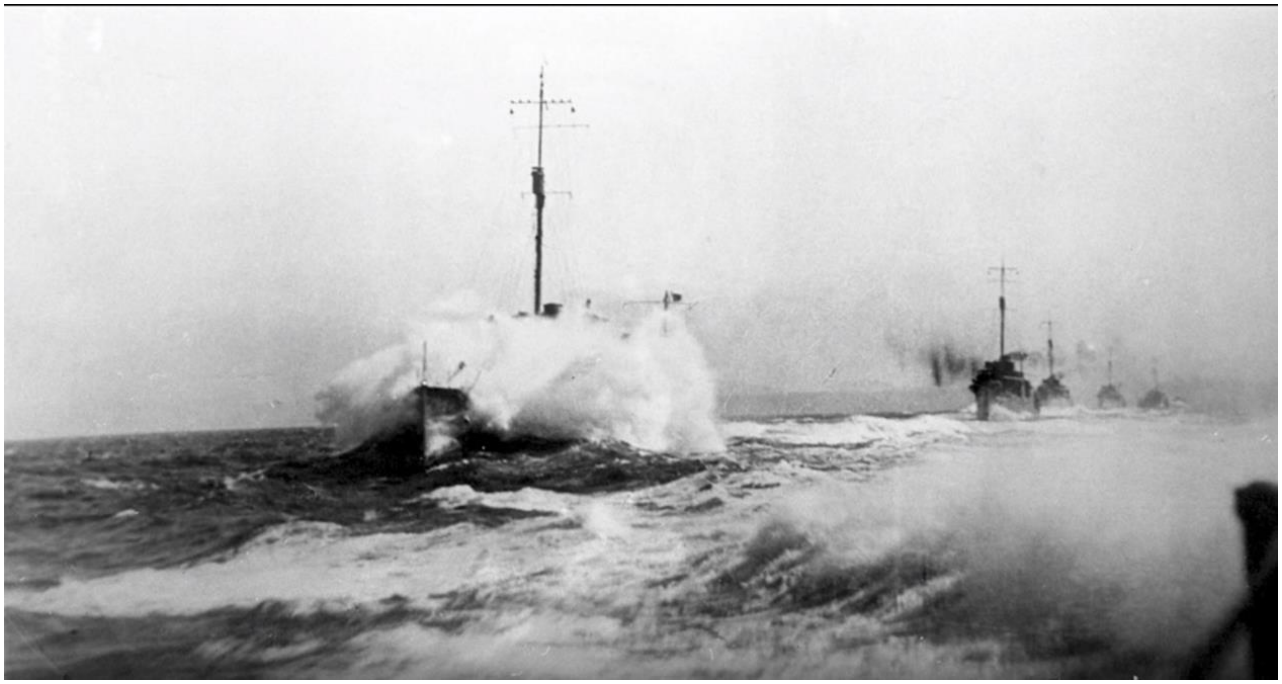
Die Schiffe waren gut 95 Meter lang, fast zehn Meter breit, hatten rund 120 Mann Besatzung und konnten bis zu 35,5 Kn (66 kmh) Höchstgeschwindigkeit erreichen. Die Hauptbewaffnung bestand aus vier 10,2-cm Geschützen und zwölf Torpedorohren. Schiffe der Clemson-Klasse kamen noch im Zweiten Weltkrieg als U-Boot-Sicherungen für die Atlantikgeleitzüge zum Einsatz.

Ziel der Fahrt war an diesem Tage San Diego, das unter Kriegsbedingungen angelaufen werden sollte. Die Zerstörer liefen daher trotz dichten Nebels mit einer Geschwindigkeit von 20 Knoten (ca. 37 kmh).

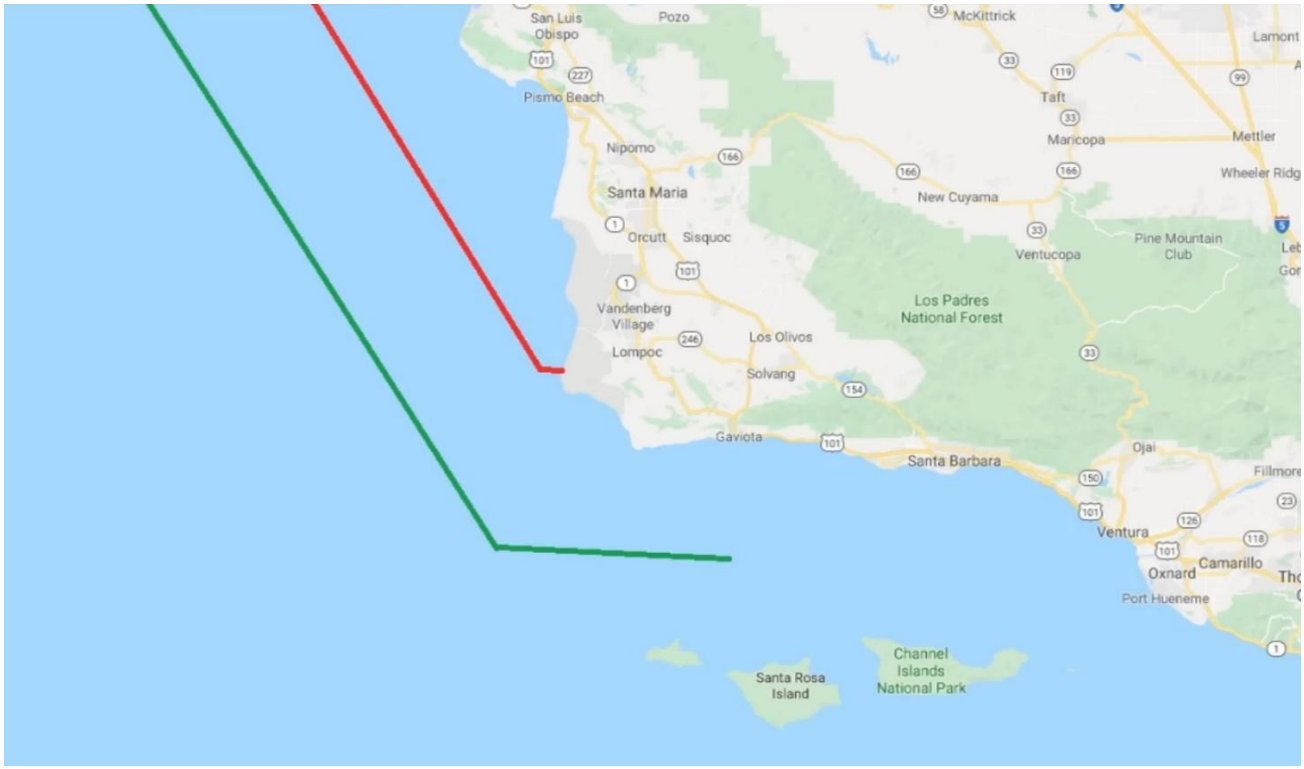
Der Geswaderchef, Capt. Edward H. Watson, befand sich auf dem Zerstörer **USS Delphy (DD-261)**, der den in Kiel-Linie fahrenden Verband anführte. Das erste Schiff der Kiel-Linie ist bei so einer Formation für die Navigation verantwortlich. Alle folgenden Schiffe haben lediglich dem Vordermann zu folgen.

Die Navigation der **USS Delphy** beruhte auf Kopplung, d.h. einer Berechnung auf der Grundlage von Kurs und Geschwindigkeit. Es herrschte dunkle Nacht und dichter Nebel.

Zwar verfügte die **USS Delphy** über eine Funkpeileinrichtung, jedoch vertraute man dieser noch sehr neuen Technik nicht, hielt die



Funkpeilungen für fehlerhaft und verließ sich auf die (unsichere) Koppelrechnung. Weil die Schiffe Übungen unter Kriegsbedingungen durchführten, verzichtete man auf Lotungen der Wassertiefe, denn dafür hätte man die



Beabsichtigter Kurs (grün), tatsächlicher Kurs (rot)

Geschwindigkeit reduzieren müssen. So nahm das Verhängnis seinen Lauf.

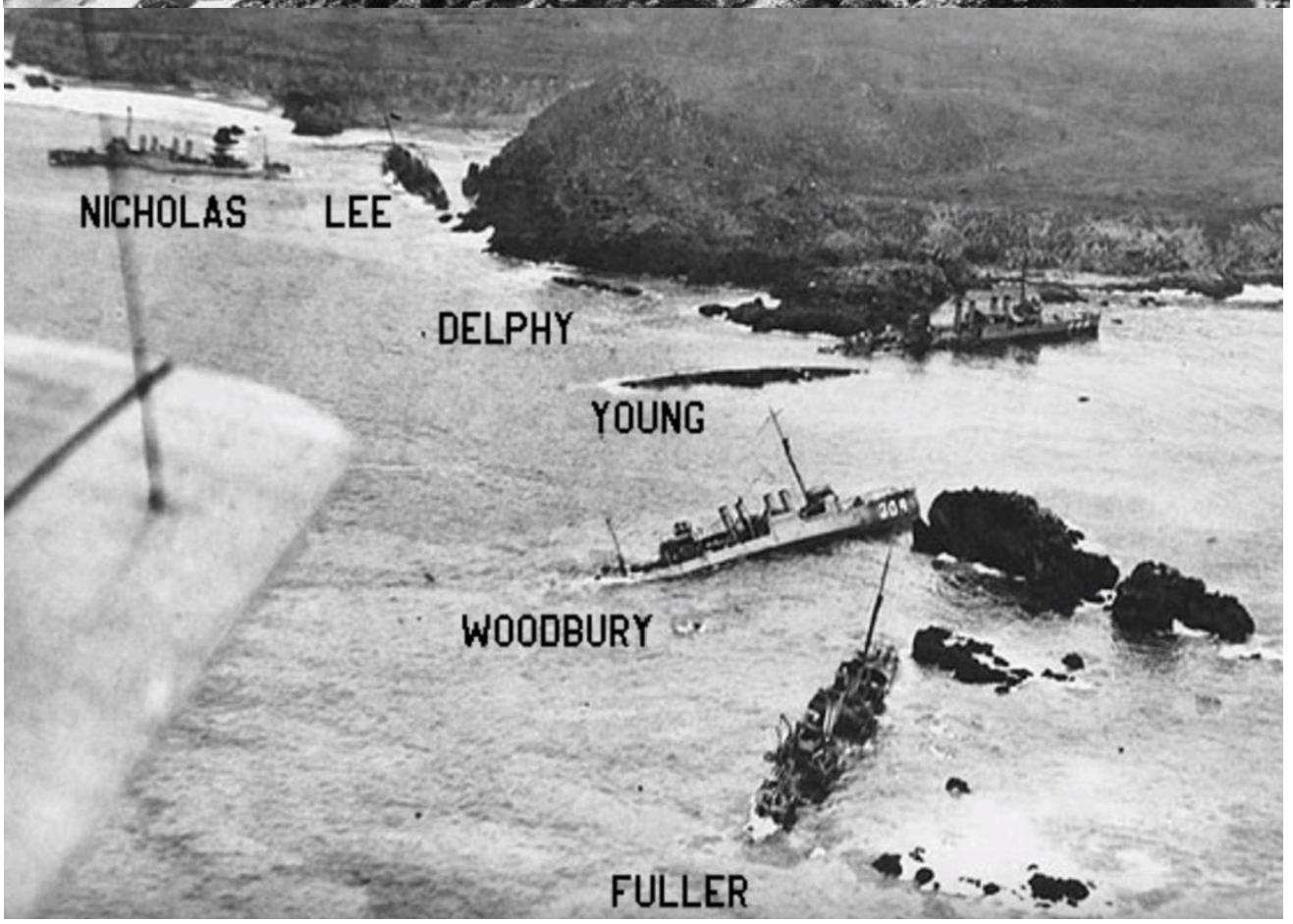
Um 21:00 Uhr drehte das Führerschiff nach Osten auf einen Kurs von 095°, um in den Santa Barbara Channel einzusteuern.

Wenig später **liefen neun der Zerstörer bei einer Geschwindigkeit von 20 kn auf die felsige Küste**. Nur zwei von ihnen konnten sich wieder freimanövrieren. 23 Seeleute kamen zu Tode, und 7 moderne Kriegsschiffe waren ohne Feindeinwirkung zu hilflosen Wracks geworden.

Die Koppelrechnung war fehlerhaft gewesen weil ein offenbar vorhandener, aber unbekannter Strom unberücksichtigt blieb. Das Spitzenschiff hatte zu früh nach Backbord gedreht. Wie befohlen folgten die Hintermänner, und 9 der 14 Schiffe rannten mit hoher Fahrt auf die Klippen!

Capt. Watson übernahm bei der Gerichtsverhandlung die alleinige Schuld und ver- suchte nicht, sich herauszureden. Das rechnete man ihm hoch an. Er blieb im Dienst und verlor nicht seinen militärischen Rang.

Die Rettungsmaßnahmen begannen unmittelbar nach dem Unfall und wurden weithin gelobt, da sie eine noch höhere Zahl von Todesopfern verhindert hatten. Lokale Rancher, die durch die Geräusche der Katastrophe alarmiert worden waren, schafften Hosenbojen heran und ließen sie vom hohen Ufer zu den auf Grund gelaufenen Schiffen hinab. Fischer in der Nähe, die die Tragödie gesehen oder gehört hatten, holten Besatzungsmitglieder der USS Fuller und der USS Woodbury aus dem Wasser.



Die überlebenden Besatzungsmitglieder der gekenterten USS Young konnten sich über eine Rettungsleine auf die nahegelegene USS Chauncey in Sicherheit bringen. Die fünf Zerstörer der Gruppe, die nicht auf Grund gelaufen waren, konnten ebenfalls zu den Rettungsmaßnahmen beitragen, indem sie Seeleute aufnahmen, die in die ölbedeckte

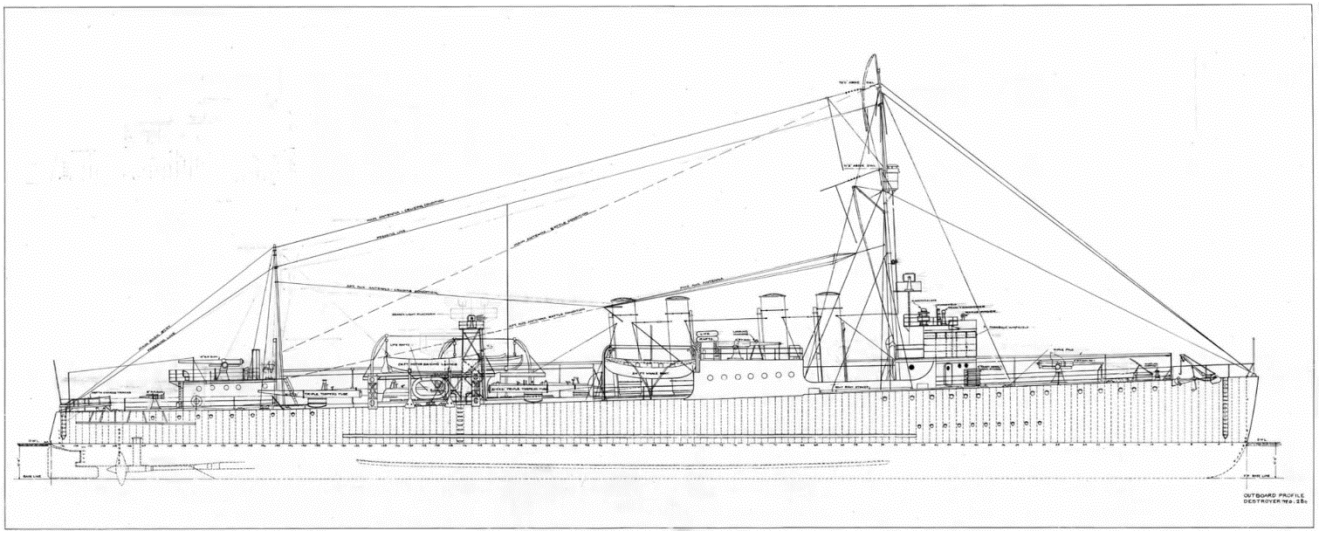
Capt. Edward H. Watson

Brandung und auf die schroffen Felsen geschleudert worden waren, und denen halfen, die an Bord der Wracks anderer Schiffe festsaßen. Eisenbahnzüge evakuierten Seeleute auf der Küstenbahn, beginnend mit den am schwersten Verletzten.

Im Militär-Gerichtsverfahren übernahm Capt. Watson die alleinige Schuld an dem Unglück. Das hat man ihm hoch angerechnet. Er blieb im Dienst und wurde nicht einmal degradiert.

Aufgrund des Umfangs der erlittenen Schäden unternahm die Regierung nach der Katastrophe keinen Versuch, auch nur eines der sieben Wracks bei Honda Point zu bergen. Die Wracks wurden zusammen mit der darauf verbliebenen Ausrüstung für insgesamt 1.035 Dollar an einen Schrotthändler verkauft. Die Schiffswracks waren auch im August 1929 noch vorhanden, als sie in Filmaufnahmen zu sehen waren, die vom deutschen Luftschiff „Graf Zeppelin“ während seiner Weltumrundung gemacht wurden.

Über dieses Unglück ist ein Buch von Charles A. Lockwood + Hans C. Adamson erschienen: „*Tragedy at Honda*“, Lulu.com, 2018, ISBN 978-0-359-25740-9.



Man beachte: nach dem 1. Weltkrieg gebaut, aber Geschütze noch ohne Schutzschilde und als Anker ein altertümlicher Stockanker, der mit einem Kran an Deck geholt werden muß! (*Zeichnung: U.S. Navy Bureau of Ships, alle Fotos: U.S. Navy, heute „gemeinfrei“)*